

福井市都市交通戦略

これまでの策定経緯と今年度の概要



福 井 市

1. これまでの検討経過等

	年月日	内 容
第1回協議会	平成19年6月6日	・コンパクトシティ実現のための都市交通体系の構築 ・5つの施策パッケージ
第2回協議会	平成19年10月5日	・公共交通の目標像 ・市域を構成する4地域を設定
第3回協議会	平成19年12月12日	・公共交通の目標像
第4回協議会	平成20年2月22日	・将来都市像 ・交通サービス目標の具体化
第5回協議会	平成20年3月24日	・都市交通戦略の中間とりまとめ
第6回協議会	平成20年7月29日	・H19年度の整理 ・H20年度の構成と工程 ・施設パッケージの追加（駐車マネジメントの推進）
第1回LRT専門部会	平成20年10月14日	・A案(既存軌道延伸)、B案(中央大通り移設延伸)に関する委員意見の交換
第2回LRT専門部会	平成20年11月7日	・A案、B案に関する委員意見交換
第3回LRT専門部会	平成20年12月22日	・A案、B案に関する委員意見のまとめ
第7回協議会	平成21年1月16日	・各施策パッケージの中間とりまとめ

東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

東西幹線軸のサービス水準の目標

- ・地域別に設定した地域特性、交通の将来像を踏まえ、現況のサービス水準からピーク時、オフピーク時毎に設定
- ・運行本数は、主要な想定路線の本数にバス路線の本数を加算
(市街地では、中心市街地に向かってバス路線が集中し、運行本数が増加)

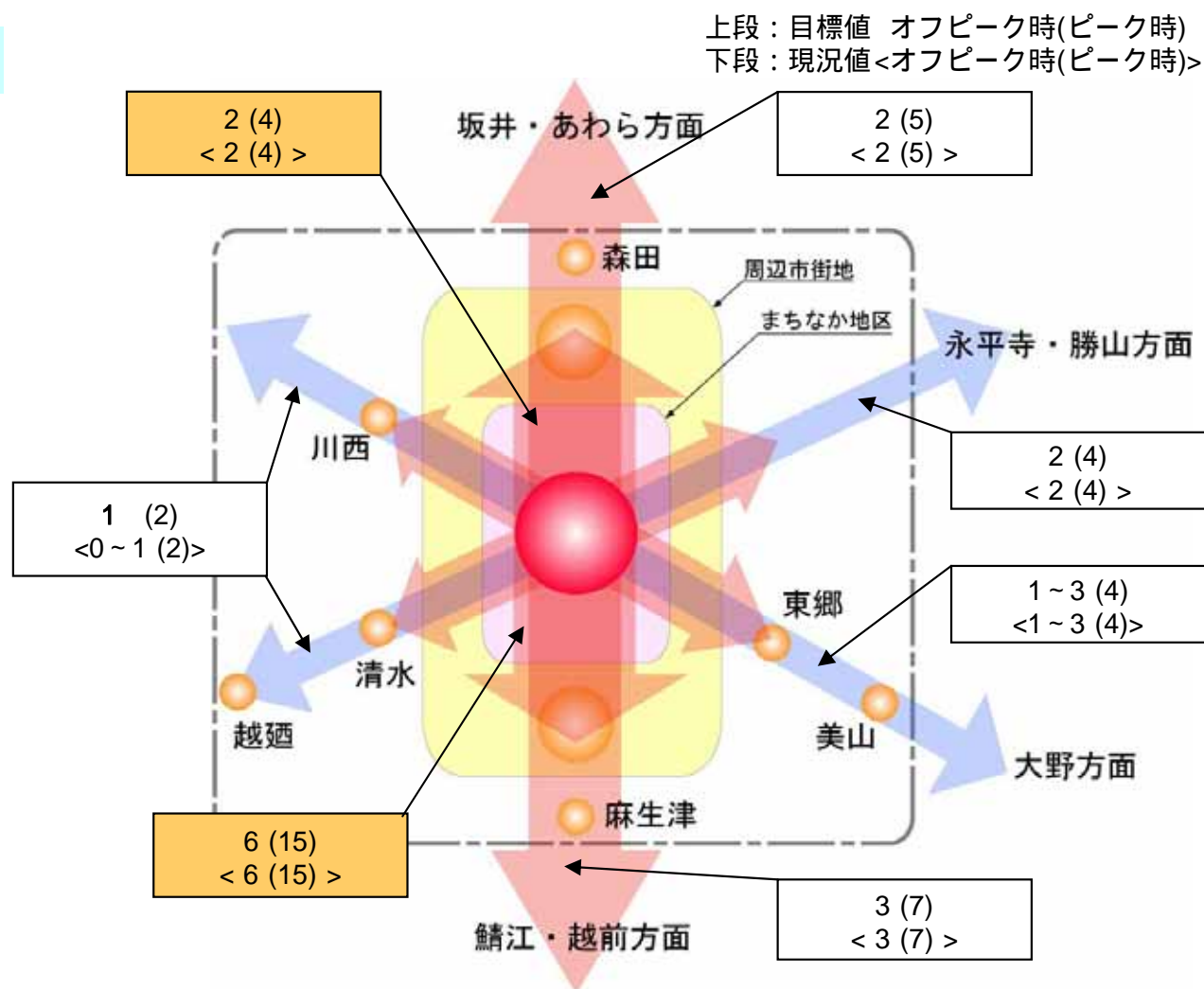
【東西幹線軸】

幹線の明確化

- ・東郷・美山方面、清水・越廼方面では、複数のバス路線があり、幹線が明確になっていない。
- ・拠点設定には、幹線の明確化が必要

幹線としての頻度の確保

- ・農山漁村地域では、交通需要が少なく、運行頻度は低い
- ・幹線の最低水準として、1本/時程度の運行頻度を確保



主要な想定路線のみのサービス水準

交通結節の強化

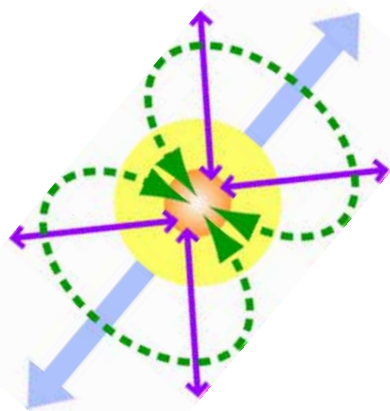
地域拠点、乗継拠点の選定、具体化

公共交通の目標像

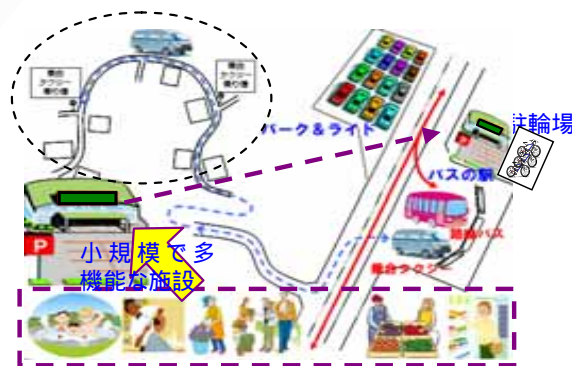
既存ストックを活かした福井型公共交通ネットワーク

6方向の公共交通幹線軸の強化
軸と地域を結ぶ拠点の形成
地域特性にふさわしい交通サービスの確保

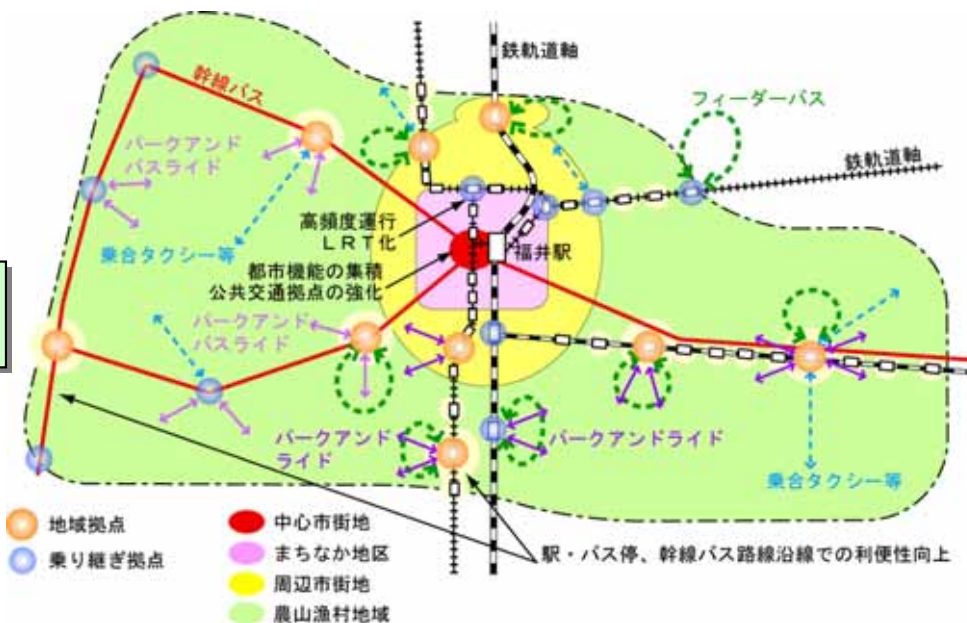
地域拠点とは



公共交通ネットワーク
(幹線軸)と地域を結ぶ
幹線軸と地域拠点



「地域拠点」における
交通結節のイメージ
(人口集積が比較的小さい場合)



公共交通の目標像

地域拠点:生活サービスと交通需要の創出

地域拠点は、公共交通幹線軸の駅や主要なバス停があり、地域の生活交通との乗換機能と、行政窓口、商業、医療、福祉など地域の生活サービスの向上を図る機能を併せ持つ拠点

乗継拠点:移動のシームレス化

乗継拠点は、公共交通の利便性を高める機能であるパークアンドライド駐車場や、サイクルアンドライド駐輪場を設けるとともに、ここを発着するフィーダーバスなどの発着用の交通広場も必要に応じて確保します。

電車・バスのICT化

LRTの機能を高め、スムーズな移動や乗り継ぎを強化するための施策

ICカード事例



地域	金沢	富山	松山
種類	ICカード	プリペイドカード	ICカード
導入年	平成16年12月	平成5年10月	平成19年9月
実施主体	北陸鉄道(株)	富山地方鉄道(株)	富山ライトレール(株)
発行枚数	14万枚	-	2万枚
対象となる交通	バス・電車	電車	バス・ライトレール
公共交通間の連携	○	×	○
交通事業者間の連携	×	×	×
買物ポイント	○	×	○
電子マネー機能	×	×	×
駐車場との連携	×	×	○ ※1箇所のみ
規模	バス約300台分のリーダー、自動積増機7台、22営業所の販売機など	-	【ライトレール】 販売窓口2台 自動販売機・積増機各2台 車両14台分のリーダーなど 【フィーダーバス、まいどはやバス、駐車場、ポイントサービス】 フィーダーバス5台 まいどはやバス5台 駐車場精算機2台 積増機1台 ポイントチャージ機3台
導入費用	約3億円	-	【ライトレール】 約1億円 【フィーダーバス、まいどはやバス、駐車場、ポイントサービス】 約1億円 ※ICカードの製作費除く
費用負担	オムニバスタウン補助を活用し、国1/3、県1/3、事業者1/3負担	-	連続立体交差事業負担金(県)、LRTシステム整備費用補助(国)等を利用

記名式ICカード販売: 12箇所
無記名式ICカード販売: 上記販売箇所と郊外線各駅
電車、バス全車両にリーダー、チャージ機搭載

モビリティ・マネジメントの推進

LRT化による利用者増加、地域活性化の効果をより高めるための施策

情報提供 = コミュニケーション
「かしこいクルマの使い方」

その結果

公共交通利用に関する沿線住民のアンケート
(福井鉄道福武線活性化連携協議会
・地域生活交通活性化会議との連携)

意識の変化は確認できた

福武線沿線住民(11,239人の回答)

	クルマ以外への 転換意向	福武線への 転換意向	実行意図
通勤時	33%	16%	77%
中心市街地へ お出かけ時	39%	35%	88%

福武線沿線企業従業員(532人の回答)

	クルマ以外への 転換意向	福武線への 転換意向	実行意図
通勤時	26%	34%	81%

課題は

行動の変容が必要

そのためには

効果把握
が必要

継続的に

情報提供

- 例
- ①カーセーブ運動
 - ②バス停でバス接近表示の拡大
 - ③携帯電話でバスの位置情報提供
 - ④中心市街地でのイベント情報
 - ⑤利用促進団体との連携

合わせて

インセンティブ

- 例
- ①定期券の割引率アップ
 - ②パーク&ライド、無料サイクル
 - ③定期“市”での運賃や買物割引

タイミング

- 例
- ①定期“市”などハレの日
 - ②福井駅西口交通広場整備
 - ③福井鉄道福武線のLRT化



路面電車サミット2008.10.17~19

駐車マネジメントの推進

車と公共交通、歩行者の共存を図り、多様な交通アクセスを確保した総合交通結節機能を備えた駅前地区の形成に向けた施策

駅前地区における駐車施設、利用実態の現状

駐車場の現状

- ・駐車場供給量は充足
- ・特定の優遇料金駐車場のみが休日に満車
- ・歩行空間は充実



今後の課題

- ・利用駐車場の平準化や利便性の向上に向けた料金制度を検討
- ・都心環状道路、鉄道高架下道路整備を踏まえ、歩行者に優しい駐車場アクセス動線を検討



【駅前地区における時間貸駐車場の現状】

0m 300m

2. 福井駅西口駅前広場への延伸について

福井駅西口駅前広場への延伸ルートへの検討(LRT専門部会において検討)

LRT専門部会の協議経過

	日 程	検 討 内 容
第1回	平成20年10月14日(金)	・ A案(既存軌道延伸)、B案(中央大通り移設延伸)に関する委員意見の交換
第2回	平成20年11月 7日(金)	・ A案、B案に関する委員意見交換
第3回	平成20年12月22日(月)	・ A案、B案に関する委員意見のまとめ

- ・ 交通シミュレーションの実施(大名町交差点～西口駅前広場)
延伸ルートA B案の比較検討を目的とした周辺交通への影響を検証

シミュレーションの対象範囲



【案の概要】 A案: 既存軌道 延伸

計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・既存軌道を活用して、現在の福井駅前電停から西口駅前広場まで単線で延伸（延長＝約150m） ・西口駅前広場内（仮称）福井駅西口電停を新設（2面2線で行き違いを確保する） ・既存の福井駅前電停は、必要に応じて移設 <ul style="list-style-type: none"> ・大名町交差点に短絡線は設置しない。
線形	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場接続部の曲線区間の半径（$R=50m$） ・単線延長：約250m
西口駅前広場内での電停の配置	・現在のレイアウト案の交通島に設置
各道路の役割分担	・中央大通りと駅前電車通りは現在の機能分担を維持する
中央大通り	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の処理やバス利用者に資する幹線道路 ・地下駐車場入庫口あり
駅前電車通り	・電車、バス、タクシー、自動車が通行する補助幹線道路



【案の概要】 B案：中央大通り 移設延伸

計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> 中央大通り中央部に軌道に移設し、大名町交差点から西口駅前広場まで単線で延伸（延長＝約600m） 西口駅前広場内（仮称）福井駅西口電停を新設（2面2線で行き違いを確保する） 既存の電車通りの軌道、電停は廃止 <ul style="list-style-type: none"> ・大名町交差点に短絡線は設置しない。
線形	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場接続部の曲線区間の半径（$R=25m$） 地下駐車場の出入口部等において、S字に屈曲 <ul style="list-style-type: none"> ・単線延長約260m
西口駅前広場内での電停の配置	・現在のレイアウト案の交通島に設置
各道路の役割分担	・中央大通りは、現在の機能に加えて、電車の通行機能を分担する
中央大通り	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の処理やバス利用者に資する幹線道路。 ・地下駐車場入庫口あり ・新たに電車も通行
駅前電車通り	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシー、自動車が通行する補助幹線道路 ・現在の中央大通りの自動車通行機能を補う

